Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas
S/C

Versión Taquigráfica N° 1002 de 2012

INTERGREMIAL MARÍTIMA

(SUNTMA- CMN- SUDEPPU- UCOMAR)

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 17 de abril de 2012

(Sin corregir)

PRESIDE:	Señor Representante Daniel Caggiani.
MIEMBROS:	Señores Representantes Amin Niffouri, Guzmán Pedreira, Jorge Pozzi y Rubenson Silva.
INVITADOS:	Señores integrantes de la Intergremial Marítima, Ruben Miranda, Daniel Yaben, Sergio Colo, Luis Silva, Álvaro Etchepare y Walter Barriento.

SEÑOR PRESIDENTE (Caggiani).- Habiendo número, está abierta la sesión.

La Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas tiene el agrado de recibir a una delegación de la Intergremial Marítima SUNTMA- CMN- SUDEPPU- UCOMAR-, integrada por los señores Ruben Miranda, Daniel Yaben, Sergio Colo, Luis Silva, Álvaro Etchepare y Walter Barriento.

La Intergremial Marítima solicitó esta entrevista para tratar la Ley Nº 18.881, el Decreto Nº 647/02, los atuneros japoneses, la DIRME Dirección Registral y de Marina Mercante-, la competencia desleal de los marinos militares retirados y el modelo pesquero.

SEÑOR COLO.- En la nota que enviamos a la Comisión mencionamos varios puntos para tratar, pero en este momento, debido a la urgencia existente, nos vamos a centrar en el primero, es decir, el relativo a la Ley Nº 18.881.

Con esta ley, que se sancionó en diciembre del año pasado, por la vía de los hechos estamos teniendo un grave problema: ya comenzaron algunos trabajos de dragado y han venido embarcaciones con bandera extranjera cuyos representantes nos han dicho, en el ámbito del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, que no están obligados a llevar ni siquiera un tripulante uruguayo.

Este es un problema de soberanía. No solo venimos por la reivindicación de las fuentes de trabajo que es justa, pero no nos quedamos en eso para que no se entienda que es una reivindicación meramente corporativa-, sino porque nos preocupa la soberanía y la logística del país, que se menciona en una parte de la ley.

A modo de ejemplo, hace poco tiempo, en una reunión un compañero decía que no entendía por qué el país gasta cifras millonarias en contratos con empresas multinacionales cuando para los intereses del país quizás

habría sido preferible comprar dos dragas nuevas y comenzar a hacer un trabajo que va a llevar años, porque dragar los puertos hay que hacerlo siempre. No se trata de que hay que dragar solamente durante este año 2012 y se terminan los trabajos; no: hay que estar dragando continuamente.

SEÑOR BARRIENTO.- El Gobierno está dando trabajo a una empresa multinacional, que viene a usufructuar nuestras herramientas de trabajo. No solamente va a traer una draga, sino que está contando con herramientas pertenecientes a la ANP, que han sido reformadas. Acá no se está hablando de que vamos a operar netamente con herramientas que no conocemos, sino que, debido a esta ley, no podremos trabajar más en nuestro propio país ya que no tendremos chance de subir a ningún barco más. Hoy estamos hablando de dragado, pero sabemos que, lamentablemente, este tipo de cosas se contagian rápidamente. Yo siempre digo que el día de mañana vamos a ver los barcos pasar por la escollera y recordaremos cuando trabajábamos en nuestras propias aguas.

Lo que queremos dejar en claro es que entendemos que esta ley es muy perjudicial para nosotros.

SEÑOR MIRANDA.- Cuando surgen los problemas de abanderamiento de estas unidades, el Estado, desde la Administración Nacional de Puertos y el Ministerio del Transporte y Obras Públicas, consulta a los gremios de qué forma se podrían solucionar porque dado que las empresas aducían que el cambio de bandera les llevaba determinado tiempo y un costo, las empresas no se presentaban a las licitaciones. Algún iluminado creó esta ley y nosotros la apoyamos después de estudiarla. ¿Por qué? Porque somos trabajadores y pensamos que toda iniciativa que tome nuestro país para progresar es buena.

Además, en el proyecto de ley que se nos presentó, los trabajadores estábamos incluidos. Es decir que los buques iban a trabajar con bandera extranjera, pero iban a llevar las tripulaciones que indica la Ley de Abanderamiento, o sea, un 90% de tripulantes uruguayos.

Hace un tiempo, en una draga china se dio un caso similar a este, pero el barco cambió la bandera, puso bandera uruguaya y los uruguayos pudimos trabajar a bordo de esa nave y pudimos captar parte de la tecnología que se empleaba en ese entonces. Digo esto porque quiero dejar claro que no estamos en contra de que vengan técnicos y de que se traiga tecnología. Lo que sí queremos es mantener los puestos de trabajo. Esto fue discutido mucho en la Intergremial, y por eso apoyamos esta ley.

Sin embargo, con la ley vigente, las empresas adjudicatarias de estos emprendimientos en el puerto nos dicen en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social está registrado porque envían la información por mail que solamente van a emplear uruguayos en el caso de que no tengan gente desocupada en su planilla. Reitero que esto está registrado, no lo estamos inventando nosotros.

No queremos llegar a medidas extremas. Los legisladores nos propusieron ese proyecto en el Parlamento, pero no fue aprobado. Por lo tanto, nosotros ahora queremos que de forma urgente se aclare este tema y se revierta la Ley Nº 18.881, dejando establecido que los tripulantes uruguayos son los que van a trabajar en la draga.

Asimismo, tuvimos acceso a un documento proveniente del Ministerio de Transporte y Obras Públicas en el que dice que esa ley es ambigua y que ese no era el sentir de los parlamentarios en el momento de votarla. O sea que todos los actores que tuvimos que ver con esa ley sabemos que el espíritu era solamente el cambio de bandera y no perjudicar a los trabajadores uruguayos.

Por lo tanto, nosotros queremos hablar solo de este tema porque estamos siendo muy perjudicados. Hay muchos compañeros que están sin trabajar que integran la bolsa de trabajo de nuestro sindicato, que están esperando que esto se aclare. Una vez que se aclare, negociaremos con las empresas los cupos que nosotros creamos convenientes o que estemos capacitados para tripular. Estamos seguros de que algún técnico extranjero tendrá que quedar a bordo porque las tecnologías están cambiando y se necesita un período de adaptación para cualquier tipo de barco.

Creo que está bastante claro por qué estamos acá: queremos una solución inmediata para este tema.

SEÑOR COLO.- Algunos parlamentarios nos explicaron que se trata de una interpretación que hace la empresa y que el espíritu de los legisladores cuando votaron la ley era que se agilitara el trabajo de las obras de dragado y otras, ya que es bastante engorroso el trámite del abanderamiento. Se nos dijo que en ningún momento estuvo en duda la integración de las tripulaciones y que el espíritu era que se diera trabajo a tripulantes uruguayos.

Sin embargo, vemos que la redacción ha dado lugar a ambigüedades o a doble interpretación. Pero si los parlamentarios realmente perseguían otro espíritu, solicitamos que a la brevedad se pueda enmendar esa situación, porque actualmente estamos teniendo problemas. Además, tenemos por delante las prospecciones de ANCAP y ya hay rumores de muelle, que lamentablemente se confirman, en el sentido de que van a venir barcos de bandera extranjera a realizar ese trabajo. Entonces, entre los compañeros decimos que vamos a ver todo ese movimiento desde la rambla y no vamos a tener acceso a ninguna plaza de trabajo. Por eso tenemos tanta urgencia.

Por otra parte, solicitamos que en otro momento la Comisión atienda el resto de los puntos de la nota que también son serios.

SEÑOR ETCHEPARE.- Lo que plantearon los compañeros es la realidad que estamos viviendo, pero no queremos que sea así porque somos ciudadanos uruguayos y entendemos que el trabajo es un derecho legítimo que nos brinda la Constitución. Se pidió el compromiso a los sindicatos o a la Intergremial Marítima para contribuir con este proyecto, que es relevante para el país, o con otros que existan. Consideramos que tenemos el potencial técnico y los recursos humanos para lograr un cambio en el país.

Es sabido que el Estado ha invertido dinero en las herramientas que, puntualmente, harán el trabajo en el Muelle C. La ANP puede hacer estos trabajos no solo porque cuenta con las herramientas, sino también por el capital humano que hay adentro y afuera esperando por una plaza de trabajo.

Queremos señalar además que se hizo un parche en el puerto de Conchillas con la misma empresa que hizo el dragado del puerto de Montevideo. La Intergremial de trabajadores del sector marítimo no quedó conforme con las dieciocho plazas de trabajo que se lograron.

Estos proyectos requieren mucho dinero, pero nosotros creemos que si el Estado compra las herramientas, los puede llevar adelante a corto, mediano y largo plazo.

Como decían los compañeros, es urgente que se logre una solución. La ley actual nos está perjudicando porque la empresa la interpreta según sus intereses.

A nosotros no nos gusta esta situación.

SEÑOR POZZI.- Todos sabemos en qué situación estamos con la Ley Nº 18.881. Quiero señalar que hemos discutido mucho informalmente sobre la situación. Inclusive, hemos elaborado un texto modificativo de la ley, pero todavía no lo pusimos a consideración de la Comisión porque no estamos seguros de que pueda resolver el asunto. Hace un par de días se redactó otro texto por el que se deroga la Ley Nº 18.881 y se crea otra norma que dejaría a todo el mundo conforme.

El Poder Ejecutivo y el Parlamento entienden que ninguna solución para resolver el abanderamiento de la draga o de otra cosa que aparezca puede dejar de lado que los tripulantes sean uruguayos. Esta es una opinión tanto del oficialismo como de la oposición.

Nosotros pensábamos que esta cuestión era más fácil, pero no es así, y por eso no queremos dar ningún paso en forma inmediata sin tener la certeza de que después no se va a prestar a interpretaciones extrañas. Decimos esto no solamente por la empresa que va a dragar, sino porque la ley queda y va a haber otras obras, otras empresas, la Directiva de la Intergremial será la misma u otra, nosotros estaremos o no, el Ministro estará o no. La letra fría de la ley queda y se puede prestar a complicaciones en el futuro.

Nosotros vamos a informar a ustedes lo que vaya sucediendo. Antes de cambiar la ley tenemos que asegurarnos que se va a cumplir con la obligación de llevar tripulaciones uruguayas y también con las

condiciones laborales que la legislación uruguaya prevé. Estamos en ese proceso. Creemos que vamos a resolver esta situación en forma rápida. Ustedes cuentan con todos los integrantes de la Comisión para solucionar esta problemática a favor de los tripulantes uruguayos.

Por lo tanto, vamos a mantenernos en contacto para procesar el cambio de la Ley Nº 18.881, con el que tanto el Poder Ejecutivo como el Poder Legislativo están de acuerdo.

SEÑOR NIFFOURI.- Hace poco que participo en esta Comisión, pero puedo avalar lo que dijo el señor Diputado Pozzi en cuanto a que ya hemos mantenido conversaciones respecto a este tema. No tenemos dudas de que el reclamo que se está haciendo es pertinente.

Nos comprometemos a trabajar desde este ámbito en forma muy seria. Comprendemos la necesidad de llegar a una pronta respuesta, pero debemos evitar que suceda lo que pasó con la ley actualmente vigente. Quizás por haberla aprobado muy rápido luego se prestó a una doble interpretación, y en lugar de favorecer a los trabajadores uruguayos, terminó perjudicándolos. Como se dijo, debemos afinar bien el lápiz para no dejar ventanas abiertas que se presten a otras interpretaciones.

Nos comprometemos a trabajar lo más rápido posible, pero de una forma efectiva.

SEÑOR PEDREIRA.- Reafirmo lo que han dicho algunos compañeros en cuanto a cuál es el espíritu de la Comisión respecto a esto; aunque ustedes lo tienen claro, vale la pena que conste en la versión taquigráfica. Lamentablemente, las leyes no van acompañadas del espíritu, si fuera así, sería todo mucho más fácil. Quienes lean después las versiones taquigráficas sabrán que la totalidad de los integrantes de la Comisión teníamos el espíritu que se ha planteado.

Soy de los que cree en la política y por eso creo que las personas hablando se entienden. Lamentablemente, a veces la interpretación jurídica tiene caminos medio torcidos; acá pasó algo de eso: otros interpretaron lo que nosotros no votamos. Estamos dispuestos a buscar los caminos más seguros desde el punto de vista jurídico. Veremos si votamos la redacción que tenemos ahora u otra, o si queda la Ley de Abanderamiento y se puede trabajar de otra forma. Cuando alguna de las partes no tiene voluntad de conversar, las posiciones serán más rígidas, pero por ahora intentaremos resolver esta situación a través de la política.

SEÑOR SILVA.- Dejo constancia en la versión taquigráfica que la Comisión está totalmente de acuerdo con la posición planteada.

SEÑOR PRESIDENTE.- Como ustedes han dicho que tienen urgencia en que se modifique la ley, quisiera saber si manejan algún plazo o fecha concreta.

SEÑOR MIRANDA.- La draga está viniendo en junio y las operaciones con un remolcador pequeño se harán en los próximos días. El problema lo tenemos ahora. Tratamos y creo que esa no es la palabra exacta, porque, en realidad, lo impusimos en el Ministerio de sacar un convenio separado con los ganguiles, que son de bandera nacional, aunque la empresa en todo momento quiso impulsar un convenio macro que incluyera las dragas. A todas esas cosas nos estamos exponiendo.

Entendemos que cambiar la redacción de la ley constituye un problema, por lo que consideramos que tendría que derogarse y dejar que los uruguayos trabajen en nuestras aguas. Pienso reitero que la ley debería derogarse o, por lo menos, dejarse en suspenso lo antes posible, y posteriormente discutirse si debe cambiarse ese artículo al que hicimos referencia. En realidad, nosotros no podemos estar de rehenes ante una situación que no creamos. ¿Cómo vamos a exigir los puestos de trabajo si la ley de nuestro país no nos lo permite? Si lo hiciéramos, sería algo totalmente ilegal. Además, me parece un poco absurdo proclamar un paro nacional contra una ley. O sea que está en sus manos darnos las herramientas para ocupar esos puestos de trabajo. No queremos negociar con la empresa los puestos de trabajo, porque sabemos que nos pertenecen.

Por estas razones es que pedimos, si es muy problemático cambiar el texto, que se derogue la ley, y que después se trabaje en otra redacción.

SEÑOR COLO.- La ley se votó el 27 de diciembre, el 29 fue reglamentado en el Consejo de Ministros, y el 2 de enero ya teníamos el problema, lo cual consta en las actas de la DINATRA, Dirección perteneciente al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. En realidad, el 2 de enero, al decir de algún compañero, en Dredging nos estaban mostrando la camiseta y diciendo que no tenían ninguna obligación de llevar ni a uno de los nuestros. O sea que el problema lo tenemos desde antes de ayer.

Con respecto a la urgencia, quiero decir que el 30 de abril de todos los años realizamos las asambleas del gremio y, obviamente, este tema, al ser tan candente, va a ser considerado. Además, debemos tener en cuenta la problemática que se dio en Conchillas a raíz de la aprobación de esta ley, por lo que el clima de los gremios no es el mejor. Por eso nosotros también estamos preocupados y —no queremos que se tome como una amenaza es un hecho que si llegamos a la asamblea general y este tema continúa estando en el tapete y no se le ha encontrado una solución se comenzarán a tomar medidas gremiales. Obviamente, el clima en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social tampoco es el mejor, porque la empresa viene pisando fuerte, amparada, supuestamente, en esta ley. Por eso quisiera solicitar que enviaran la versión taquigráfica de esta sesión a la DINATRA, a la empresa Dredging y a Adecco, teniendo en cuenta que los Diputados manifestaron el espíritu de la ley.

SEÑOR ETCHEPARE.- Cuando se modificó la ley de abanderamiento en 1996 esto ya lo hablamos con algunos Diputados se cambió el artículo 17, que está en el Capítulo IV, y si eso se tiene en cuenta para nosotros es muy importante, porque veremos garantizadas las plazas de trabajo. ¿Por qué digo esto? Porque ahí se le daba la participación a los armadores —con el Capitán-, y a las organizaciones más representativas.

También quiero decir que en el ámbito de los sindicatos y en el de los Consejos de Salarios reivindicamos cosas que han quedado en el camino desde la dictadura, más allá que tenemos otros problemas —incluidos en la nota que enviamos a la Comisión con los retirados militares.

Asimismo, podemos tener trabajo considerando la ley de ocho horas. En ese sentido, en los Consejos de Salarios hemos firmado convenios con otras empresas que manejan capitales extranjeros. Además, la ANP tiene un sistema de trabajo en el que se respeta la ley de ocho horas, y no solo en lo referente al horario de labor sino también al salario, lo cual no es menor.

SEÑOR POZZI.- Con respecto a este tema ha quedado claro lo que ustedes piensan y lo que nosotros podemos hacer.

Entonces, quisiera saber si pueden desarrollar los otros temas planteados en el punteo que enviaron a la Comisión. Consideramos que son temas importantes y nos gustaría conocer la opinión de la Intergremial. Entre los temas a considerar está el referente al Decreto Nº 647/02, lo relativo a DIRME y a la competencia de los marinos militares. Nos gustaría que nos dieran un panorama con respecto a estos temas.

SEÑOR COLO.- Lo relativo al Decreto Nº 647 está en la misma línea que el problema anterior. Sabemos que la Ley Nº 18.498, aprobada en 2009, establece los porcentajes de tripulación en los buques de bandera nacional, pero fue modificada por un Decreto, aunque, según nos explicaron nuestros asesores legales, una ley es superior a un decreto. A través de este Decreto se autorizó a la Isla Alegranza, primer barco que vino a pescar merluza negra a Uruguay, en la década del noventa o sea que hace unos cuantos años que está en la vuelta-, con argumentos un poco rebuscados establecidos por la empresa, a contar con el 50% de tripulantes uruguayos. Vemos que eso es un peligro y es una mala señal para el futuro, ya que pueden venir otras empresas, esgrimiendo la misma argumentación y, por la vía de los hechos, tirar la ley por la borda. Para nosotros esa situación es grave, y consideramos que los señores Diputados deberían estar al tanto de este problema.

Con respecto a la Dirección Registral de Marina Mercante, siempre decimos —hablando pronto y mal que es la dueña de la pelota, establece las reglas, se las pone abajo del brazo y no se las presta a nadie. Disculpen que me maneje con esos términos, pero quiero que comprendan la situación. Creemos que no se puede ser juez y parte, y la Dirección Registral de Marina Mercante, durante el Gobierno de Pacheco, pasó de la órbita civil a la militar. Como se sabe, somos marinos civiles, y desde la apertura democrática los sindicatos venimos reclamando que esta Dirección pase nuevamente a la órbita civil.

Además, tenemos el problema del subsidio cruzado, ya que los retirados militares, que cobran sus retiros y sus jubilaciones, aceptan los salarios de las empresas que pagan menos porque cuentan con esa ayuda económica, lo que a nosotros nos tira abajo los convenios y un montón de cosas.

A su vez, hay otra cosa que, obviamente, es difícil de confirmar, pero los que estamos en el ámbito marítimo vemos a diario. Como dije, no se puede ser juez y parte, pero ellos, quienes pertenecen a la Dirección Registral de Marina Mercante y manejan la estructura de la marina mercante, las certificaciones, etcétera, cuando piden el retiro o se jubilan, al otro día están trabajando en una empresa del ámbito, lo cual no queda del todo claro, y vemos que ese número está creciendo. Como contrapartida, sucede algo paradójico: en la prensa escuchamos declaraciones en el sentido de que en el área de la Marina está habiendo carencias de personal, de recursos humanos. Y es lógico, ahora el negocio es servir algunos años en la Marina y después pasar al área civil, cuando se tienen todos los contactos, porque hay ex Directores de la Marina Mercante vinculados a las empresas. Entonces, la competencia es doblemente desleal. Ese es un problema grave para todos nosotros.

Los atuneros japoneses no llegaron a venir, precisamente, porque pretendían operar en aguas nuestras con bandera japonesa y llevar, como limosna, dos o tres trabajadores uruguayos. Los gremios no aceptamos esas condiciones y como no querían tener inconvenientes, fueron a Brasil, donde hay una ley de charteo, lo que se conoce comúnmente como la doble bandera. Allí hay unos cuantos atuneros japoneses.

SEÑOR BARRIENTO.- Vale la pena aclarar que en el día de ayer, como SUNTMA, dejamos en el PIT-CNT documentación e información. Hace unas cuantas reuniones que venimos diciendo que ANCAP o DUCSA, que es lo mismo está homologando el trabajo de un barco que está haciendo "dumping" dentro del mercado. Eso llevó a que varios barcos estén paralizados al día de hoy, con el personal en seguro de paro. Es importante decir esto una vez más porque el Estado, directa o indirectamente, está fomentando este tipo de situaciones, y es algo que hay que tener presente ante todo lo que se viene con la prospección de ANCAP.

SEÑOR POZZI.- ¿Lo que el señor Barriento planteó tiene que ver con lo que se habló anteriormente en esta Comisión sobre el tema del "Baltic"?

SEÑOR BARRIENTO.- Sí.

SEÑOR POZZI.- Quisiera saber qué barcos que trabajen en el mismo sector que el "Baltic" están paralizados en este momento y cuánta gente está en seguro de paro por esa situación.

SEÑOR BARRIENTO.- Tenemos dos unidades paradas, una, de la empresa Estimal y, otra, de la empresa Tramaco. Más allá de que las empresas dicen que han perdido la clase en algunas de las situaciones, entendemos que es posible que no sea así.

Entre las dos empresas, hay alrededor de cincuenta personas en seguro de paro.

Por otra parte, ANCAP está charteando un barco. Entendemos que va a hacer los alijes y parte de lo que tendría que hacer el "ANCAP IX" y que va a mover entre 600.000 y 800.000 metros cúbicos por año. A US$ 17 el metro cúbico según hemos calculado-, estaríamos hablando de entre US$ 10:000.000 y US$ 12:000.000 por año. Por consiguiente, una vez más decimos que con ese dinero que está gastando el Estado, bien podría hacer la inversión, tener uno o dos barcos, crear fuentes de trabajo para los uruguayos y tener una forma de ingreso.

SEÑOR PRESIDENTE.- El tema de fondo, que ya ha sido planteado en diversas instancias de la Comisión, es el más preocupante. Tomaremos cartas en el asunto, procurando articular algunas soluciones o puntos de encuentro.

Con respecto a la Ley Nº 18.881, comparto lo que han expresado todos los Diputados de la Comisión en cuanto a que el espíritu de la ley va por un lado y los intereses de la empresa, por otro, pero nosotros no legislamos espíritus, sino leyes.

Les preguntaba por el plazo porque las sesiones ordinarias en la Cámara de Diputados, generalmente, son durante los primeros dieciocho días del mes. O sea que, en este mes, nos quedaría una sesión más de Comisión y una de Cámara. De todas maneras, buscaremos una solución alternativa. Se enviará la versión taquigráfica de esta sesión a la empresa y al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, para que sepan que hay voluntad política de parte de los Representantes de todos los Partidos Políticos que integran la Comisión de solucionar esta situación. Trataremos de realizar todo en el menor plazo posible desde el punto de vista burocrático, para que no se viole nuevamente el espíritu que hemos plasmado en la ley.

Muchas gracias por haber concurrido.

(Se retiran de Sala los señores integrantes de la Intergremial Marítima, SUNTMA- CMN- SUDEPPU-UCOMAR)

Quisiera recordar que en la Comisión pasada hablamos de las visitas que efectuaría esta Comisión y armamos seis posibles bloques de salidas. La fecha tentativa para la primera de ellas, que sería una recorrida por el Puerto de Montevideo, Puntas de Sayago y diques de la Armada, sería el 2 de mayo. Posiblemente tendremos que modificar esta fecha, teniendo en cuenta que el jueves que viene tenemos Asamblea General y a su vez habíamos coordinado reunión de la Comisión.

Luego tendríamos otra salida a Nueva Palmira, Conchillas y Carmelo, visitando el varadero y el autódromo. El otro bloque de visitas comprendería el puerto de La Paloma y la Laguna Merín; y en otra visita, está previsto acudir al departamento de Rivera. Después, la idea es visitar Fray Bentos, Salto y Paysandú, y luego las instalaciones de AFE, a pedido del Diputado Pozzi, manteniendo una reunión con el nuevo Directorio de ese organismo, en cuanto esté formalmente nombrado.

En cuanto a las comparecencias del próximo mes, para el día 8 de mayo están agendados los Directores de Tránsito de las diecinueve Intendencias, quienes solicitaron una reunión a la Comisión. Asimismo, para el día 9 de mayo estaríamos citando a la UNASEV a los efectos de que exponga sobre el proyecto de ley relativo a las multas sobre infracciones de tránsito que ingresó al Parlamento y está radicado en esta Comisión. Quizás esto se vea modificado, en la medida en que la Comisión debe considerar el proyecto de modificación de la ley de abanderamientos; tal vez podamos presentar este tema el día de mañana —creo que recibiremos a la empresa COPSA y empezar a trabajar sobre el particular.

Finalmente, estamos coordinando la reunión por el tema relativo a PLUNA a solicitud del Ministro: la fecha tentativa es el día 2 de mayo.

Si estamos de acuerdo, esta sería la agenda tentativa para el próximo mes.

(Apoyados)

——No habiendo más asuntos, se levanta la sesión.